

外郭団体に関する特別委員会行政調査報告

外郭団体に関する特別委員会委員長 吉 田 健 吾

1. 日程及び参加者

令和6年12月10日（火）～11日（水）

外郭団体に関する特別委員会委員14名、事務局2名

2. 調査項目

(1) 都立明治公園

・都立明治公園の概要・運営の特色について 等

(2) Ryozan Park

・Ryozan Parkの取組について 等

(3) ライトライン

・ライトラインの概要・運営状況について 等

3. 調査概要・委員長所見

(1) 都立明治公園について

< 概 要 >

明治公園は都立公園として初めてPark-PFI制度によりリニューアルを実施した公園であり、2023（令和5）年10月31日に供用を開始した。指定管理者であるTokyo Legacy Parks株式会社は、東京建物株式会社を代表として、三井物産株式会社、日本工営都市空間株式会社、西武造園株式会社、株式会社読売広告社、株式会社日テレ アックスオンを構成団体とするSPC（特別目的会社）である。

公園の中央には明治公園のシンボルとなる天然芝の「希望の広場」があり、他にも「インクルーシブ広場」「みち広場」「誇りの杜」といった特徴を持たせたエリアが整備されており、公園内では不定期で様々なイベントが開催されており、多くの人が集まれる場所となっている。

他にもコーヒーショップ・レストランといった飲食店や公園でくつろいだり、遊んだりするためのキャンプ用品のレンタルサービスを行う店舗、サウナなど多様な店舗が存在している。

< 所 感 >

都営住宅跡地におけるPark-PFI制度を用いた公園整備で、国立競技場のエントランスとも繋がっており、様々な可能性を考えた上で、工夫が凝らされていた。例えば、独立したベ

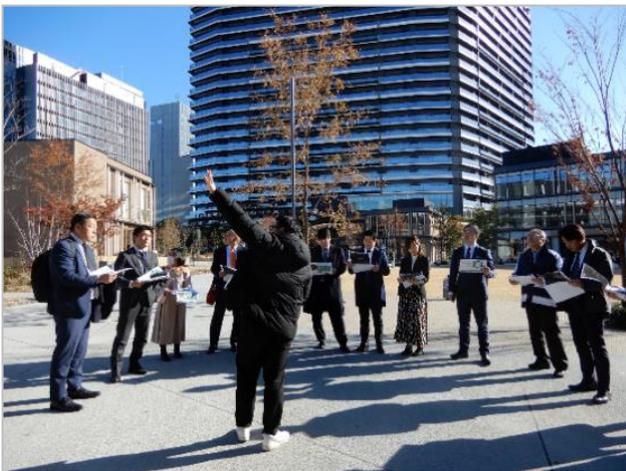
ンチを設置せず、エリアの境界などの構造物をベンチにすることで、全体がスッキリとして、デザイン性を強く感じた。さらに、ベンチ下部には間接照明が整備され、デザイン性だけでなく機能性も兼ね備えており、民間ならではの発想であると感じた。さらに、そのベンチがイベント時には舞台になったり、付近に電源も用意されたりと細かい工夫を感じた。

誇りの杜については、見た目ではなく森のサイクルを大切に、落葉樹を多く植えている点が、今後、神戸市内でも公園の整備をする際には参考にするべきである。ただし、落ち葉の処理など管理の手間は常緑樹に比べて増えるため、地域や近隣の学校を巻き込みながら参画する人の多い公園でなければ、コストの面で難しくなると推察される。

供用開始1年程度であるが、様々なイベントによる賑わいづくりにも尽力している。構成企業のノウハウを用いながら、定期的なスポーツ（ヨガ）から、隣接する国立競技場等大規模集客施設と連携した賑わい創出、ARゲームを通じた街を回遊するイベントなど、さまざまな取組を実施している。

一方で、夏の猛暑対策については、現在はソフト対策として、テントで大屋根を設置して対応しているとのことであり、例えば王子動物園でも炎天下での日よけが課題となっているため参考となった。

今まで、公園には真ん中に平らなグラウンドがあり、いくつかの遊具やベンチが設置されているものという整備面でのセオリーを、Park-PFI 制度を活用することで、良い意味で大きく崩していると感じた。様々な工夫は、今後、Park-PFI を検討するような大きさではない公園でも十分に活用できるものがあつたので、本市の公園整備の際にも参考にするよう提案をしていきたい。



(2) Ryozan Park について

< 概要 >

Ryozan Park とは、中国の小説・水滸伝に出てくる梁山泊に由来している。志を持った者たちが集まる場所という意味で使われる通り、様々な志を有する若者たちが集っている。

オフィス・レジデンス・スクールを三つの柱とし、より豊かな人生はシェアから始まる、という哲学のもと、東京巣鴨周辺において、「働く」「学ぶ」「暮らす」「育てる」の新しい形を提案し、シェアオフィス・シェアハウス等の事業を展開している。

< 所感 >

近年、地域コミュニティが衰退していっていると言われる一方で、新しい繋がり、新しい形のコミュニティが生まれていっている。シェアハウスでのコミュニティ、シェアオフィスでのコミュニティはそれぞれではあるものの、それらにプリスクールを加え、複合的に運営されていることは珍しいと感じて視察を実施した。「働く」「学ぶ」「暮らす」「育てる」の各施設が繋がることで、シナジー効果が生まれており、各施設が単体で運営されるより、密度の濃いコミュニティが形成されていた。

本施設は都の補助金を活用して整備・改修・運営を行っているが、その補助金の使い方についても、ただ単に足りない予算を穴埋めするために使うのではなく、施設がより魅力的な施設になるよう使用されているとのこと。本施設は入居者が都の創業助成金を申請するために必要な要件の一つである東京都認定インキュベーション施設にも認定されており、運営者・入居者ともに行政の支援を活用しているようであった。また、プリスクールを運営することで教育系スタートアップが集まったり、環境問題や都市農業に特化したシェアオフィスがあったりすることで特色があり、サポートするスタッフも充実していることから、競争力は相当高いと感じた。

企業支援については、都内でしっかりしたものが提供されていることを目の当たりにすると、地方都市で推進することは、より角度のついた特色を出すことや、市内の中小企業との繋がりなど、その街ならではの支援施策をする必要があると感じた。





(3) ライトラインについて

< 概要 >

ライトラインとは、2023（令和5）年8月26日に開業した芳賀・宇都宮LRTの愛称である。「雷都」を冠した愛称であり、「LIGHT」はLRT（Light Rail Transit）の一部であることはもちろん、「光」「明るい」の意味もあり、「LINE」との組み合わせにより、「（未来への）光の道筋」といったメッセージも込められている。

ライトラインの運営は公設型上下分離方式（道路や公園などと同じく軌道などの施設や車両を行政が整備・保有し、民間事業者が運行を担う仕組み）により、宇都宮ライトレール株式会社（行政と民間が出資）が担っている。

昨年度の開業以降、当初予測を上回る多くの方に利用されており、収益の増加はもとより様々な波及効果（沿線地価の上昇など）が見られている。

現在は宇都宮駅東側を優先整備区間として整備されたところであるが、今後、西側の区間について検討を進めている。

< 所感 >

LRTが運行される背景には、産業団地への通勤渋滞の解消等がある。公共交通機関の需要予測においては、結果として需要予測を下回る乗降客数になることがあるが、ライトラインについては、通勤渋滞の解消等が目的のため平日の乗降客数の予測を正確に行うことができた。土・日利用については当初予想よりもはるかに多くの方がご利用されており、私たちが実際に乗車してみると、とても快適であり、また、市の施策として totora（地域独自機能を持たせた交通系 IC カード）を用いた割引施策などの工夫とともに、ライトラインを利用しやすいように駅前に無料駐車場を整備するといった取組もこの成果を下支えしていると感じた。

また、現状は宇都宮駅より東側の整備であり、東側は郊外にあたるため、無料駐車場を順次拡大してパーク・アンド・ライドを拡充することで、車からLRTへ移動手段の変更が促進されたと感じた。

今後、宇都宮駅以西の区間の整備については、道路幅やパーク・アンド・ライド用地についての課題があるが、新設路線ではなく、東側区間で根付いた公共交通が延伸するというこ
とで、乗降客数に期待が持てると感じた。

LRTの運行にともなって、路線バスの路線変更や、タクシーのコミュニティー交通での貢献など、宇都宮市内の交通網を整理する機会となっている。本市において、神戸空港の国際化やウォーターフロント開発を契機に、大きな交通網の整理が必要であると強く感じた。

